

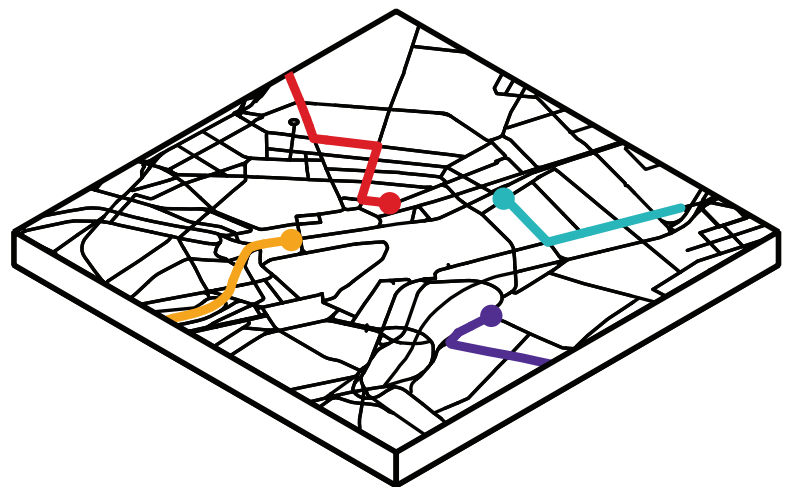


Smart Society Case #8

Hoe São Paulo weer grip kreeg op Uber

Op zoek naar up-to-date vormen van regulering van platformbedrijven in de stad

juli 2020



Auteur:

Socrates Schouten

Mobiliteit

Openbare ruimte

Platforms

Innovatieve regulering



Foto: Núcleo Editorial via Wikimedia Commons, CC BY 2.0

Diverse steden worstelen met de stormachtige opkomst van platformbedrijven, zoals voor vakantieverblijf en personenvervoer. São Paulo heeft een systeem van variabele heffingen ingevoerd waarmee platformbedrijven voor personenvervoer (pvp's) op eigentijdse manier kunnen worden gereguleerd. Ondanks dat het ook in São Paulo een getouwtrek blijft tussen platform en stad, is daar een model gevonden waarbij de stad 'aan zet is' en grip kan houden terwijl het platformmodel ook ruimte krijgt. Is dit een voorbeeld waar Nederlandse steden wat mee kunnen?

Inleiding

Rechter: Airbnb is geen woningverhuurder, maar een informatiedienst. Uber is geen vervoersbedrijf, maar een platformonderneming. Uber-chauffeurs zijn zelfstandigen, geen werknemers. Dergelijke krantenkoppen hebben we de afgelopen jaren met de regelmatigheid van de klok kunnen zien verschijnen. Processen tegen platformbedrijven

of juist van deze bedrijven tegen steden hebben plaatsgevonden bij regionale gerechtshoven, bestuursrechter en Europees Hof. Het juridische spel richt zich op interpretaties van de wet en definities van activiteiten – maar daaronder ligt een fundamentele vraag over publieke versus private belangen in de digitale samenleving.

Platformbedrijven zoals Uber hebben in de afgelopen tien jaar een stormachtige opkomst

doorgemaakt. In 2014, vijf jaar na de lancering, was Uber al actief in 128 steden wereldwijd; in 2019 was dat circa 700 steden. In Nederland rijdt Uber vooral in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven. Uber bemiddelt tussen reizigers en aanbieders van personenvervoer. Het bedrijf verbindt via zijn mobiele app klanten met chauffeurs die taxidiensten aanbieden buiten de lokaal gereguleerde taximarkt om.¹ Uber berekent daarvoor een commissie van 25% van de ritprijs.²

Voor de grote steden worstelen wereldwijd met de vraag hoe de nieuwe uitdagers te reguleren. De lage inkomens van Uber-chauffeurs leiden geregeld tot ophef. Ook is er ruzie met de klassieke taxibranche, die fors hogere (gereguleerde) prijzen rekent. Voor de steden leidt de opkomst van Uber en vergelijkbare platformbedrijven tot hoofdbreken vanwege deze 'genoemde conflicten', maar ook omdat ze een ruimtebeslag op de openbare weg leggen en met het openbaar vervoer concurreren. Hier staan echter ook mogelijke voordelen tegenover: meer werkgelegenheid, een dynamischer vervoersmarkt en minder autobezit in de stad. Platformaanbieders zouden bovendien goede papieren hebben om een rol te spelen in de realisatie van het idee 'mobility as a service'.³

Is de regulering van platforms aan een update toe?

Recente ontwikkelingen tonen aan dat steden het, in hun pogingen om de risico's van platformbedrijven in te dammen, vaak afleggen tegen de inventiviteit van deze bedrijven en het gebrek aan passende regelgeving op nationaal of Europees niveau. De regelgeving stamt immers uit de tijd dat platformbedrijven nog niet bestonden. Veel gemeenten zijn op zoek naar vormen van regulering waarmee zij weer grip hebben op deze actoren (die we vanaf nu pvp's zullen noemen: platformoperators voor personenvervoer). Ze lopen echter regelmatig te hoop tegen het nationaal beleid, wat zich – met een beroep op mededingingswetgeving uit 'Brussel' – terughoudend opstelt.

Er zijn wereldwijd grofweg drie manieren van reguleren ontstaan, steeds afhankelijk van de mix van regulerende instrumenten die steden tot hun beschikking hebben. Veel steden stellen



Foto: Uitzicht Sao Paulo, Babak Fakhamzadeh, CC BY-NC 2.0

gedeeltelijke of algehele verboden in voor activiteiten van pvp's.⁴ In Londen werd in november 2019 bijvoorbeeld de licentie voor Uber geheel ingetrokken⁵ en Amsterdam paste in 2017 een verbod toe op een verwante ontwikkeling: deelstepjes en -fietsen.⁶ Een tweede tactiek bestaat uit gedetailleerde regelgeving, die de lat hoog legt voor platformbedrijven – soms zodanig dat de bedrijven niet kunnen functioneren.⁷ Ten derde grijpen veel steden naar heffingen als middel, zoals heffingen per chauffeur, per wagen, per rit of per gereden kilometer, of een percentage van de ritprijs.⁸ Combinaties met congestieheffingen zijn ook mogelijk, zoals in Stockholm, Londen en Singapore (en per 2021 ook New York); deze heffingen zijn doorgaans op alle autoverkeer gericht.⁹

Ondanks deze vondsten is het algemene beeld dat steden worstelen met de dynamiek van platformbedrijven. "Misschien wordt de kunst van het besturen vanuit de overheid wel om zo dicht mogelijk achter deze feiten aan te lopen," verzuchtte een bestuurder die met platformbedrijven te maken had.¹⁰ Mobiliteitsbeleid is misschien niet afdoende om pvp's te kunnen bijbenen: het gaat bij platforms om een nieuw

economisch model met effecten die ook buiten het mobiliteitsdomein optreden. Maar ook andere bestaande middelen – consumentenrecht, arbeidsrecht en mededinging – bieden geen pasklaar antwoord op platformdynamieken.¹¹

Een mogelijke oplossing vinden we evenwel in de Braziliaanse stad São Paulo. Deze stad werkt vanaf 2016 aan een nieuw systeem om pvp's te reguleren, op basis van een per context gedifferentieerde kilometerheffing. Een tweede karakteristiek is de strategische positionering: São Paulo beschouwt het niet als een kwestie van mobiliteitsbeleid, wat zich richt op de ontwikkeling van het stedelijk verkeer, maar van het sturen op stedelijke publieke ruimte: het managen en eerlijk verdelen van ruimtelijke aanspraken op de stad. Wat kunnen we leren van de aanpak van deze Braziliaanse megastad?

CASUS: Regulering van vervoersplatformen in São Paulo

Ook de Braziliaanse stad São Paulo kreeg te maken met een snelle toename van Uber en van concurrenten als Lyft en 99Taxis.¹² In 2017 maakten ritten van deze bedrijven een procent deel uit van het totaal – een bescheiden, maar snel groeiend aandeel.¹³ São Paulo heeft in 2016 een systeem ingevoerd waarmee ride sharing-bedrijven zoals Uber betoedeld worden. De 'consumptie' van krediet varieert afhankelijk van het tijdstip van de dag en de locatie van de reis. Het systeem komt neer op een heffing per gereden kilometer,¹⁴ waarbij kortingen gelden voor maatschappelijk voordelige situaties. Het effectieve tarief is hoger in het drukke centrum en lager in de stedelijke periferie, waar er geregeld een gebrek aan taxi's is. Het tarief is ook hoger in de spits en laag tijdens daluren. Het systeem reikt nog verder: zo gelden lagere tarieven voor schone auto's, rolstoeltoegankelijke auto's en wanneer chauffeurs meerdere klanten per rit bedienen. Er is ook een bonus voor bedrijven met een groter aandeel vrouwelijke chauffeurs.

Vraagstukken

Bevoegdheden openbare ruimte

De moeizame omgang met ruimteclaim van nieuwe uitdagers in de stad wijst op overlappende bevoegdheden (en belangen) van diverse overheden. De knoppen waar je aan kan draaien in de platformmarkt zijn momenteel beperkt: er zit niet veel ruimte tussen toestaan en verbieden. Welke ruimte heeft de gemeente om platforms te reguleren?

Machtsbalans stad en platform

Kunnen steden iets doen tegen monopolievorming door platformbedrijven, die internationaal opereren en veel data en (juridische) kennis tot hun beschikking hebben?

Innoveren voor publieke meerwaarde

Hoe kan de nieuwe dynamiek die door platforms wordt geïntroduceerd door de overheid in nieuwe, innovatieve kaders worden omgezet, zodat meer op publieke meerwaarde kan worden gestuurd?

Vergeleken met de regulering waar de meeste steden mee (kunnen) werken is dit heel innovatief.

In december 2015 legde de stad de conceptverordening voor in een openbare consultatie. De verordening richtte een comité op waarin de wethouders van vervoer, financiën, stedelijke infrastructuur en stedelijke ontwikkeling en de voorzitter van de 'economic board' (São Paulo Negócios) zitting hebben. Deze commissie heeft de bevoegdheid om de tarieven te wijzigen, evenals het totaal aantal kredieten, het doel en toepassingsgebied, enzovoorts. Het comité komt een keer per maand bijeen om de reisgegevens van de platforms te analyseren en te beslissen of het de regeling wil wijzigen.

De verordening beperkte aanvankelijk het aantal pvp-kilometers dat door alle bedrijven werd gereden tot een aantal equivalent aan 5.000



Foto: Taxi's in Sao Paulo, Diego Torres Silvestre, CC BY 2.0.

taxi's (later verhoogd tot 10.000).¹⁵ Het totale aantal pvp-kilometers per maand omvatte niet alleen ritten met passagiers, maar ook de afstand die werd afgelegd in afwachting van volgende klanten, om 'leegrijden' verder te ontmoedigen.

Hoewel de heffing als regulator was bedoeld in plaats van inkomstenbron, kunnen de gegenereerde inkomsten aanzienlijk zijn: vooraf schatte São Paulo de gemeentelijke inkomsten uit pvp-kredieten voor weggebruik op 48 miljoen real (ongeveer acht miljoen euro), maar de werkelijke inkomsten waren 78% hoger. Deze inkomsten worden ingezet voor het beheer en de verbetering van de straten in de stad.

Het ambitieuze model van São Paulo heeft wel krassen opgelopen door zowel externe als interne ontwikkelingen. Op nationaal niveau gaat het getouwtrek over de juridische en economische positie van platformbedrijven bijvoorbeeld onverminderd door. In september 2019 besloot de hoogste landelijke rechter dat Uber-chauffeurs geen werknemers van het bedrijf zijn maar zelfstandigen.¹⁶

Hoewel São Paulo goed op mobiliteit kan sturen, is de sociale bescherming van Uberchauffeurs nog altijd een heikel punt. (In Nederland is het laatste over Uber nog niet gezegd, maar heeft de rechter wel geoordeeld dat Deliveroo-bezorgers werknemers zijn in plaats van zelfstandigen.¹⁷)

Een tegenslag in de stad zelf betrof de verplichting tot gegevensuitwisseling tussen de pvp's en de stad, die succesvol door Uber bevochten werd. Sommige gegevens zijn noodzakelijk voor de afrekening, maar voor het bredere stedelijke mobiliteitsbeleid zou een bredere greep aan ritkenmerken en andere data nuttig zijn. Voor Biderman en Haddad is dit een cruciale stap in de ontwikkeling van de 'smart city' met betrekking tot de afhankelijkheid van de overheid van gegevens die door private actoren worden vastgelegd. Uber heeft zich hier echter juridisch tegen verzet en het stadsbestuur zette volgens de genoemde auteurs niet verder door. Daarom zijn het nu Chicago en Los Angeles die voorop lopen in het ophalen van informatie voor de

overheid en het grote publiek, stelt Biderman.

Het resultaat tot dusver levert een gemengd beeld. De stad was in staat om een van de voorwaarden voor samenwerking met pvp's meer naar eigen hand te zetten, maar haalde niet alle punten binnen, door tegenwerking van Uber of door er zelf niet veel werk van te maken. Als gevolg is door Uber en consorten de vraag naar het openbaar vervoer iets verminderd en meer van subsidie afhankelijk geworden.¹⁸ De Braziliaanse steden Fortaleza en Porto Alegre hebben de kilometerbeprijzing gekopieerd, maar in het algemeen blijven veel steden botsen met platforms en grijpen daarbij naar minder precieze maatregelen dan het besproken kredietsysteem.

Discussie

São Paulo schept een precedent voor steden wereldwijd: het model van dynamisch beprijzen van platformoperators voor personenvervoer (pvp's) waarmee wordt gestuurd op uitkomsten in plaats van symptomen. De typische variabelen waarop sturing het meest gewenst is, zijn ruimtelijke spreiding (ook meer perifere wijken), congestiepreventie, verkeersveiligheid en emissiereductie.¹⁹ De motivatie van São Paulo was uiteindelijk om rechtvaardige omgang met publieke goederen te verzekeren in haar platformbeleid.²⁰ In feite maakt São Paulo de relatie tussen gebruik van publieke goederen en fiscaliteit een stuk directer dan gebruikelijk is in de marktsamenleving. Wellicht kunnen we dit zien als de 'publieke' tegenhanger van de 'disruptieve' nieuwe platformmodellen. Er tekent zich een model af waarbij "de overheid publieke belangen vaststelt en deze vertaalt in mechanismen" voor de manier waarop vraag en aanbod op platforms bij elkaar mogen komen.²¹ Dat de Braziliaanse miljoenenstad delen van het beleid niet invoerde of weer introk, ligt er volgens Biderman aan dat deze 'paradigmashift' niet goed werd overzien en gewaardeerd door de verantwoordelijke bestuurder en de betrokken afdelingen. Ook de meer dagdagelijkse politieke realiteit speelde een rol: om belangengroepen zoals taxichauffeurs of pvp-rijders niet te zeer tegen het hoofd te stoten kozen politici soms het hazenpad.²² Toch tekent de casus-São Paulo

een belangrijke ommekeer: de vraag was niet langer een binaire (zijn de activiteiten legaal of illegaal?), maar werd reflexief en conceptueel (waarom en hoe zouden pvp-activiteiten als openbaar goed moeten worden beschouwd?).

Uiteraard roept de casus ook de nodige vragen op. Is het bijvoorbeeld fair om platformbedrijven een heffing op te leggen die andere weggebruikers ontziet? Voor optimale sturing zou zo'n kredietsysteem natuurlijk alle (gemonitoriseerde) weggebruikers dynamisch moeten beprijzen, in plaats van alleen pvp's – of de extra auto op de weg een Uber of een personenauto is, maakt voor het beslag op openbare ruimte niet uit.²³ Momenteel is Singapore het enige land dat alle voertuigen aan dynamisch beprijzen onderwerpt. Singapore is toegerust met een groot aantal sensoren die voertuigen volgen en afrekenen. Aangezien vrijwel iedereen tegenwoordig een smartphone heeft zou zo'n systeem ook via verplichte apps kunnen worden ingevoerd. De afweging met het belang van privacy valt, zo argumenteren Biderman en Haddad, in de meeste landen echter negatief uit voor zo'n ingreep: er is geen draagvlak voor. Een lichtere vorm zoals zoneheffingen (Londen) kan op meer steun rekenen, maar houdt geen rekening met feitelijke congestie of afgelegde kilometers. Zo is het zaak om in het zoeken van oplossingen te navigeren tussen verschillende waarden en om combinaties te maken die samen tot een gewenste uitkomst leiden.

Voorwaarden en vereisten in Nederland

Mogen wij een gemeentelijke belasting heffen over gereden kilometers? Anders dan bij het instellen van milieuzones, geregeld per Europees besluit, kent gemeentelijke beprijzing van weggebruik geen wettelijke grondslag. Vervoer maakt geen deel uit van het zogeheten belastinggebied van gemeenten. Daarbovenop komt dat alleen lokale wegen deel uitmaken van de jurisdictie van gemeenten; regionale en Rijkswegen vallen onder provincies respectievelijk Rijk. In het Klimaatakkoord (2019) is een verkenning van rekeningrijden opgenomen die voor het hele nationale wagenpark kan gaan gelden en 'emissie-, tijd- en

plaatsgebonden heffingen' als optie noemt. De voorkeur van het Kabinet is echter om het te beperken tot een vlak tarief voor elektrische rijders (die immers niet via brandstofaccijnzen aan de schatkist bijdragen) en wegbeprijzing voor vrachtverkeer (per 2023).²⁴ Toch is er zowel langs de route van milieuzones als langs die van rekeningrijden zicht op de vorming van een toolbox die steden in staat stelt het gebruik van de weg nauwgezet te reguleren. Mocht fiscaliteit niet binnen handbereik zijn, dan verdient het de aanbeveling om de duimschroeven langs een andere weg aan te draaien: door te eisen dat pvp's gedetailleerde data delen met de gemeente. Op dit vlak lopen al meerdere interessante initiatieven in Nederland, vaak gemotiveerd vanuit de – gewenste – convergentie van verkeersbeleid en OV-beleid onder de vlag van 'mobility as a service' (maas).²⁵

Conclusie

Nog geen vijf jaar geleden was de 'deeleconomie' een aantrekkelijk en spannend gegeven waar ook overheden hoge verwachtingen van koesterden. De zorgen leken zich vooral te beperken tot de vraag in hoeverre deelactiviteiten onbelast zouden mogen blijven, of de opbrengsten als winst uit onderneming moesten worden aangemerkt. Inmiddels is de belangrijkste vraag verschoven naar de platforms waarop de deeldiensten worden verhandeld. Wegens de stormachtige opkomst van met name Airbnb en Uber moesten grote steden in korte tijd leren omgaan met de invloed die deze platforms hebben op het leven en de economie in de stad. Nog altijd heeft deze omgang de vorm van getouwtrek tussen stadsbesturen en platforms, waarbij de armslag van de steden wordt beperkt door marktwetgeving of een ontoereikend bestuurlijk mandaat. Noodgedwongen ressorteren steden tot het opleggen van eenvoudige plafonds, zoals een maximum van dertig dagen vakantieverhuur per jaar voor Amsterdamse woningen. Zo'n maatregel dempt de grootste excessen maar is ook marktversturend en sluit de deur naar legitieme vormen van langduriger verhuur af.

São Paulo implementeerde een vernieuwende oplossing om met zulke platforms, in dit geval platforms voor personenvervoer (pvp's), om te

gaan. De vraag rijst dan in hoeverre dit model naar Nederland vertaalbaar is, en of gemeenten juridisch de ruimte hebben? Op dit moment mogen gemeenten geen belasting heffen op autokilometers, laat staan deze dynamisch beprijzen. Diverse huidige ontwikkelingen bieden echter handvatten om hier ruimte voor te creëren. In het recente Klimaatakkoord werd een opening geboden voor de invoering van rekeningrijden, wat een middel kan zijn om ook platformrijders mee te reguleren. Als gemeenten de vrijheid wordt gegeven aanvullende, dynamische voorwaarden te stellen op hun grondgebied, dan kan een versie van het genoemde model gerealiseerd worden.

Techniek en maatwerk zijn de sleutelfactoren van de behandelde case. De systematiek van São Paulo lijkt daar bijvoorbeeld te gaan worden uitgebreid naar deelauto's en deelstepjes en mogelijk naar parkeren. Ook op dit vlak zijn in Nederland ontwikkelingen: het Nationaal Parkeerregister (NPR) en de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW) worden geschikt gemaakt voor deze toepassingen. Daarnaast hebben diverse gemeenten en gemeentelijke samenwerkingsverbanden stappen gezet op het gebied van data delen door mobiliteitsaanbieders.²⁶

Een laatste optie om verder te verkennen is het stimuleren van lokale, coöperatieve alternatieven. Hoewel coöperatieve taxiplatforms moeilijk van de grond lijken te komen, zijn er internationaal enkele voorbeelden die groei doormaken.²⁷ Een benadering zoals die van São Paolo zou in staat zijn zowel multinationale commerciële aanbieders als lokale en/of coöperatieve aanbieders in een gelijk speelveld ruimte te bieden tot de straten van de stad binnen een wendbaar, publiek reguleringskader.

Stelling

Gemeenten moeten de mogelijkheid krijgen om platformbedrijven te reguleren met dezelfde 'disruptieve' middelen als degene die deze bedrijven groot hebben gemaakt

Noten

- 1 Dit is een andere markt dan de opstapmarkt, waarvoor een taxivergunning is vereist en chauffeurs zich voor moeten aansluiten bij een TTO (Toegelaten TaxiOrganisatie). Een TTO-taxi mag bij de opstapplaatsen op klanten wachten en daar gelden strenge regels. Chauffeurs die via Uber rijden mogen geen gebruik maken van de opstapplaatsen en Uber is geen TTO. Uber-chauffeurs moeten wel aan dezelfde landelijke regels voldoen als alle taxichauffeurs. Zo moeten ze in bezit zijn van een chauffeurskaart uitgegeven door het CBR, ze moeten met blauw kenteken rijden en ze moeten een boardcomputer in een auto hebben die rit- en rustgegevens registreert en steekproefsgewijs door de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) wordt gecontroleerd. (Persoonlijke communicatie, Jesse Hablé, 22 mei 2020.)
- 2 'Chauffeurs Uber staken voor het hoofdkantoor', Parool, 18 maart 2019.
- 3 C. Biderman en F. Haddad (2020). "Mitigating Congestion and Environmental Impacts from Ride-Sharing Services: The Case of TNC Regulation in São Paulo, Brazil." Working Paper voor het OECD Institute of Transportation Forum. Manuscript in voorbereiding. Co-auteur Fernando Haddad was burgemeester van São Paulo ten tijde van het ontwerp en de implementatie van de in deze case behandelde regulering. In 2018, na zijn termijn in São Paulo, stond Haddad tegenover Jair Bolsonaro als presidentskandidaat namens de arbeiderspartij PT.
- 4 In heel Nederland werd UberPop, de particuliere versie van Uber, in 2014 al verboden. Daarna lanceerde 'UberX' in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven. (UberX is de naam voor gelicenseerde chauffeurs die in middenklasse-auto's rijden en circa 35% goedkoper zijn dan reguliere taxi's. Bron: 'Uber lanceert goedkope taxidienst UberX ook in Rotterdam', Taxipro.nl, 28 oktober 2015
- 5 'Grote problemen voor Uber: verliest wederom licentie in Londen', RTLz.nl, 14 april 2020
- 6 Er worden wel, beperkt, vergunningen voor deelbromfietsen door de gemeente Amsterdam afgegeven. Daarbij geldt een vergunningsplafond van 350 bromfietsen, wordt er aan maximaal twee aanbieders een vergunning verleend en gelden er eisen met betrekking tot het gebruik van de openbare ruimte. Dit laatste houdt bijvoorbeeld in dat deelbromfietsen worden geweerd uit bepaalde drukke delen van de stad, zoals de omgeving van het Centraal Station. (Persoonlijke communicatie, Jesse Hablé, 22 mei 2020.)
- 7 Voorbeelden zijn kledingvoorschriften, hoge veiligheids- en milieu-eisen, eisen aan loon en opleiding, enzovoorts. Steden als New York hanteren deze tactiek in een poging de opkomst van deze bedrijven in de hand te houden.
- 8 D. Yanocha en J. Mason (2019). *Ride Fair: A Policy Framework for Managing Transportation Network Companies*. New York: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)
- 9 A.J. Hawkins, 'Why congestion pricing can save cities from their worst possible future', TheVerge.com, 29 mei 2019.
- 10 Anoniem, geciteerd in Paul Strijp (2018) *Provinciaal bestuur bij technologische innovatie. Gezaghebbend vertragen bij het zoeken van een verschuivend midden*. Essay geschreven als gastonderzoeker bij de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB) in Den Haag, pagina 8.
- 11 Europa en de lidstaten werken momenteel aan de implementatie van de nieuwe eCommerce-richtlijn, maar die is en blijft gericht op inhoudelijke uitwisseling, niet op fysieke dienstverlening.
- 12 De informatie in deze casusomschrijving is ontleend aan Biderman en Haddad (2020), zie noot 3, aangevuld met een interview met Pedro C.B. de Paula, onderzoeker aan de Universiteit van São Judas Tadeu, 7 februari 2020.
- 13 Biderman en Haddad (2020), p. 9. De groei over de tien jaar tussen 2007 en 2017 is indrukwekkend: van nul ritten naar 362.400. Worden de ritten van conventionele taxi's opgeteld, dan is er sprake van een groei van 90.700 ritten in 2007 naar 475.300 ritten in 2017 (een groei van 424%). De groei van het totaal aantal ritten (alle wegmodaliteiten) in die periode bedroeg slechts 8,7 procent. De auteurs houden het dan ook voor mogelijk dat pvp's een groter aandeel gaan krijgen dan persoonlijke autoreizen.
- 14 Het betreft een kredietsysteem waarmee deze bedrijven belast worden voor hun gebruik van de openbare weg. De kredieten worden periodiek geveild via openbare veilingen.
- 15 Er werd gekozen om in eerste instantie te sturen op aantallen 'taxi-equivalenten', vastgesteld op basis van afgelegde kilometers. De definitie van deze equivalenten en de wijziging van het plafond en de kilometertarieven werden in handen van het genoemde comité (CMUV) gelegd. In 2017 werd besloten het aantal van 5.000 naar 10.000 taxi-equivalenten te verhogen, maar aan de feitelijke tarieven werd nooit gesloten. In 2019 interpreteerde CMUV onder de nieuwe burgemeester de taxi-equivalenten niet langer als equivalenten, maar als individuele licenties voor chauffeurs, zodat er ten hoogste 10.000 pvp-rijders kunnen zijn.

- 16 'Brazil court rules Uber drivers are freelancers, not employees', EJInsight.com, 5 september 2019.
- 17 Jeannine Julen, 'Rechter: Fietskoeriers van Deliveroo zijn toch géén zelfstandigen, maar werknemers', Trouw, 15 januari 2019.
- 18 Biderman en Haddad (2020).
- 19 D. Yanocha en J. Mason (2019). *Ride Fair: A Policy Framework for Managing Transportation Network Companies*. New York: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), p. 19.
- 20 Econoom Ciro Biderman, de architect van dit beleid, vergelijkt deze bejegening van pvp's met het innen van grondwaarde door gemeenten (bijvoorbeeld via OZB). In beide gevallen gaat het om een vergoeding voor het gebruik van de openbare ruimte en de waarde stijging als gevolg daarvan (of welvaartsdaling door overmatig gebruik). Met het verschil dat het ruimtegebruik van een voertuig op de openbare weg een stroomgrootheid is in plaats van een voorraadgrootheid: gebouwen staan de hele tijd op dezelfde plek, terwijl congestie een kwestie is van voertuigen die zich op een moment door dezelfde kanalen willen bewegen.
- 21 J. van Dijck, T. Poell en M. de Waal (2016) *De platform-samenleving. Strijd om publieke waarden in een online wereld*. Amsterdam: Amsterdam University Press, p. 81.
- 22 Biderman en Haddad (2020); pers. comm. Pedro de Paula.
- 23 Voor een recente bespreking van kilometerbeprijzing in Nederland, zie Hendrik Vrijburg en Gerben Geilenkirchen, 2019, 'Naar een betere beprijzing van weggebruik', in *Ontwerp voor een beter belastingstelsel* (red. Sijbren Cnossen en Bas Jacobs), Rotterdam: Erasmus School of Economics en Den Haag: Ministerie van Financiën, pp. 238-251.
- 24 Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Klimaatakkoord hoofdstuk Mobiliteit, 28 juni 2019.
- 25 BrabantStad ontwikkelde bijvoorbeeld een modelovereenkomst voor het delen van data van deelauto's; zie <https://brabantstad.nl/deelautos-in-brabantstad-open-data-als-uitgangspunt/>.
- 26 Zie vorige noot.
- 27 Zoals de Cardiff Taxi Co-operative in Groot-Brittannië en ATX Coop Taxi in Austin, Verenigde Staten.

Smart Society Cases

Digitale technologie is tot in de vezels van de samenleving doorgedrongen en roept vraagstukken op in diverse beleidsdomeinen. Digitalisering brengt kansen met zich mee voor doelmatiger en efficiënter bestuur, maar de praktijk is ook weerbarstig. Zoveel succesvolle oplossingen als er zijn ontwikkeld, zoveel projecten zijn er ook de mist in gegaan – met alle kostbare gevolgen van dien. Bovendien dienen zich nieuwe vragen aan: onder welke omstandigheden is een sterk gedigitaliseerde samenleving bijvoorbeeld nog democratisch en veilig? Waag en de VNG geven in deze reeks een overzicht van actuele cases rondom digitalisering. De reeks presenteert feiten en dilemma's en biedt handreikingen voor een betrouwbare en weerbare informatiesamenleving.

Auteur

Socrates Schouten

Opmaak

Waag

Bij voorkeur citeren als:

S. Schouten (2020). 'Hoe São Paulo weer grip kreeg op Uber'. Smart Society Case nr. 8, juli 2020. Amsterdam: Waag; Den Haag: Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

CC4.0 BY-NC-SA

